

El aislamiento como factor para el desarrollo del turismo de base local. Estudio de caso en el Río San Juan, Nicaragua

Isolation as a factor for the development of local based tourism: Case Study in San Juan River

Javier Escalera-Reyes

Profesor Titular. Departamento de Antropología Social, Psicología Básica y Salud Pública. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla
fjescrey@upo.es

Antonio Luis Díaz-Aguilar

Profesor Contratado Doctor. Departamento de Antropología Social, Psicología Básica y Salud Pública. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla
aldiaagu@upo.es

CLAVES DEL TURISMO DE BASE LOCAL

MONOGRÁFICO COORDINADO POR ESTEBAN RUIZ BALLESTEROS (Universidad Pablo de Olavide)

RESUMEN

A partir del estudio de caso en El Castillo (Río San Juan-Nicaragua) discutimos sobre la aparente paradoja del efecto que tiene el aislamiento geográfico como factor limitador para el desarrollo de un modelo turístico masivo y, por el contrario, favorecedor de un turismo de base local. La ejecución de infraestructuras de comunicación está empezando a romper su aislamiento relativo y a tener ya algunos efectos sobre la afluencia de turistas, sus características y la mejora en las condiciones logísticas que han dificultado hasta ahora la penetración de agentes y operadores externos. Nuestro estudio pretende conocer las condiciones reales y las percepciones de los actores locales sobre el aislamiento, y los efectos sociales y medioambientales de la apertura al exterior de la región, así como de qué manera pueden incidir sobre el mantenimiento del actual modelo de turismo de base local.

ABSTRACT

From the case study in El Castillo (Río San Juan-Nicaragua) we discuss on the apparent paradox of the effect of geographic isolation as an obstacle for the development of a mass tourism model and, conversely, favoring a local based tourism. Most connecting the region with the implementation of communication infrastructure is beginning to break its relative isolation and already have some effects on the tourist arrivals, their characteristics and improved logistical conditions that have so far hindered the penetration of agents and external operators. Our study aims to determine the actual conditions and perceptions of local actors about the isolation and social and environmental effects of opening to the outside of the region and how they can influence the maintenance of the current model of local based tourism.

PALABRAS CLAVE

turismo de base local | aislamiento | sostenibilidad | infraestructura de transporte | Nicaragua

KEYWORDS

local based tourism | isolation | sustainability | transport infrastructure | Nicaragua

Introducción: Aislamiento geográfico y turismo

El aislamiento geográfico y la falta de vías de comunicación adecuadas que permitan un fácil, rápido y asequible acceso, son considerados importantes obstáculos para el desarrollo del turismo en cualquier lugar (Crouch y Ritchie 1999, Prinskin 2001, Khadaroo y Seetanah 2007, Muñoz y Torres 2010). No obstante, ello depende de qué se entienda por desarrollo y del modelo de turismo en el que se piense. Efectivamente, por lo general, y aunque en ciertos casos el aislamiento sea uno de los principales atractivos de algunos destinos de turismo de lujo o extremo (Laing y Crouch 2009), la dificultad de acceso a los lugares actúa como un potente elemento disuasor para el establecimiento y expansión de emprendimientos turísticos convencionales. Por una parte, su instalación hace precisa una mayor inversión y su mantenimiento implica costes de operación (suministros, mantenimiento de instalaciones, etc...) más elevados como consecuencia de las dificultades para el transporte; por otra, no permite un volumen de turistas en cantidad suficiente como para hacerlos rentables desde un punto de vista comercial.

Se ha señalado a las infraestructuras básicas, y particularmente las de transporte, como uno de los factores claves del atractivo de un determinado destino turístico, favoreciendo la accesibilidad de la zona desde el exterior y de sus distintos puntos de interés en el interior (Kaul 1985, Chew 1987, Inskeep 1991,

Abeyratne 1993, Gunn 1994, Page 1994, 1999, Lamb y Davidson 1996, Prideaux 2000).

No obstante, aunque tampoco suficientemente analizados (Dickinson y Robbins 2008) también se han señalado los problemas que el desarrollo de las infraestructuras y medios facilitadores del acceso masivo de visitantes pueden producir en los lugares de destino turístico, especialmente aquellos cuyos atractivos tienen que ver principalmente con su patrimonio natural y su carácter rural (Perdue 1990, King 1993, Jurowski 1997, Lindberg y Johnson 1997, Hall 1999, Vaughan 2000, Andereck y Vogt 2000, Prideaux 2000, Gursoy 2002), incluso la incidencia que tienen los medios e infraestructuras de transporte turístico sobre las desigualdades sociales, económicas y espaciales entre huéspedes y anfitriones y entre estos mismos, y los costos de las externalidades soportados por las zonas receptoras (Hills y Lundgren 1977, Britton 1982, Seaton 1997, Hall 1999). Todo ello hace del transporte y las infraestructuras de transporte factores determinantes en los procesos de re-territorialización/des-territorialización que conlleva la “turistificación”, o la inserción de una determinada región en el mercado turístico globalizado (Knafo 1999, Schneider y Tartaruga 2006, Ortiz 2012).

Por lo tanto, el transporte y las infraestructuras de transporte son un tema clave a tener en cuenta para una estrategia de desarrollo del turismo basada en criterios de sostenibilidad y equidad ambiental, social, económica y cultural (Høyer 2000, Dickinson y Robbins 2008: 1113).

A pesar de lo anterior es necesario considerar, por el contrario, cómo un relativo aislamiento geográfico, determinado sobre todo por las dificultades de acceso, por la distancia o por el déficit de las infraestructuras, pueda favorecer el surgimiento y el desarrollo de formas de turismo de base local que, por no exigir el nivel de beneficio empresarial de los operadores turísticos convencionales, se convierte en una alternativa económica para la población de algunas regiones.

Frente a los inconvenientes que pueden causar las dificultades de acceso determinadas por la “ruralidad” o “naturalidad” de estas zonas, algunos señalan las sensaciones de libertad, paz y tranquilidad que su aislamiento, al menos relativo, puede propiciar como uno de sus principales atractivos como destino turístico (Morrison 1998, Sengupta y Osgood 2003, Cohen 2004, Lane 2005, Laing y Crouch 2004, 2009, Oh y Schuett 2010, Santana-Jiménez 2015).

En estos casos, dado el carácter complementario de la actividad turística dentro de la economía de las poblaciones locales, puede mantenerse a una escala mucho menor de la que sería aceptable desde una lógica puramente mercantil, posibilitando un turismo de bajo impacto, más ambientalmente sostenible y mejor metabolizable por parte de dichas poblaciones desde el punto de vista social y cultural (Santana-Jiménez 2015: 380).

Evidentemente, el hecho del aislamiento geográfico no explica por sí solo el desarrollo relativamente exitoso de algunas experiencias de turismo de base local. Para que estas se produzcan es necesario que se den algunas circunstancias, tanto en las condiciones y características de las sociedades locales (base económica, contexto histórico, articulación política...), como del tipo de intervenciones que se efectúen desde el exterior. Pero, lo que casos como los del Río San Juan, en general, y El Castillo, particularmente, nos muestran de forma clara es que su relativo aislamiento es uno de los factores que ha empujado/favorecido el surgimiento y la consolidación de un modelo de desarrollo turístico protagonizado muy mayoritariamente por actores locales, que han conseguido mantener el control del negocio turístico en buena parte favorecido por el escaso interés demostrado hasta el día de hoy por los agentes turísticos externos, nacionales o extranjeros.

La mejora de las vías de comunicación, sobre todo terrestres, que se viene produciendo desde hace unos años, está haciendo que ese aislamiento empiece a verse reducido, abriéndose la posibilidad de que aumente el interés por parte de esos agentes externos por el desarrollo comercial de sus atractivos ambientales, culturales y recreativos como productos turísticos. Con ello se podría poner en riesgo el modelo de turismo de base local existente y, como consecuencia, también la sostenibilidad ambiental, social y económica que, al menos relativamente, hoy posee.

El aislamiento geográfico y la posición periférica aparecen como factores ambivalentes; por una parte, favorecen la conservación de las características naturales y culturales que hacen atractiva una zona para un determinado tipo de turismo experiencial, ecoturismo, turismo de naturaleza, turismo étnico, turismo de aventura...; pero, por otra, actúan como obstáculos para el desarrollo turístico convencional orientado al mercado a escala global, bien por los costes operativos demasiado elevados para la obtención del nivel de beneficio empresarial, sobre todo debido a los altos costes del transporte de viajeros y suministros, a la escasa capacidad de los medios utilizados y a la larga duración de los trayectos; bien por fenómenos como el tráfico ilegal de drogas y/o la amenaza de grupos violentos, favorecidos por las

dificultades que dicha situación de periferia y aislamiento presentan para su control (Wearing y McDonald 2002).

Metodología

Los materiales sobre los que se ha elaborado este artículo proceden de trabajo realizado en la región fronteriza del río San Juan entre los años 2007 a 2014 (1), con distintos periodos de campo sumando un total de seis meses sobre el terreno. A lo largo de este tiempo, y en el transcurso de la observación de la vida local y el desarrollo de la actividad turística, se ha realizado gran número de entrevistas informales con miembros de las poblaciones locales, relacionadas directamente o no con el turismo, así como un total de 97 entrevistas en profundidad (54 en El Castillo, 23 en Caño Negro, 18 en Solentiname y 2 en San Juan) con la mayor parte de los actores que participan del desarrollo de este sector, así como con autoridades locales y organizaciones activas en el territorio. Se han efectuado también dos giras con un grupo seleccionado de operadores, propietarios de negocios, guías turísticos de uno y otro lado de la frontera, que, aparte de aportar gran cantidad de información, han contribuido a establecer y reforzar los vínculos entre ellos más allá de las divisiones fronterizas. Igualmente se han realizado cuatro talleres con actores locales en las poblaciones de El Castillo y Solentiname, en la parte nicaragüense, y Caño Negro y Los Chiles, en la costarricense. El carácter longitudinal de esta investigación, y un trabajo de campo realizado en épocas y años diferentes, nos ha permitido tener una panorámica diacrónica del turismo en la zona y la observación del día a día de las poblaciones locales en contextos muy distintos: de mayor o menor afluencia turística, en la estación seca y en la lluviosa, durante diferentes etapas de los ciclos y faenas agropecuarias y, asimismo, en periodos de administraciones con distintos signos políticos.

El Río San Juan, ¿región aislada?

La respuesta a esta pregunta depende de con cuál y en qué se compare dicha región. Si lo hacemos con zonas cercanas, como puedan ser la del Volcán Arenal o Guanacaste, consolidadas como destinos turísticos en el contexto de Costa Rica y de Centroamérica, y lo hacemos con respecto al desarrollo de un turismo convencional, el primero “de naturaleza” y el segundo “de sol y playa”, la respuesta debe ser afirmativa. En comparación con la facilidad relativa del acceso tanto por vía aérea como por carretera de los citados destinos costarricenses, el Río San Juan, en general, y el lugar de referencia más importante desde el punto de vista turístico, El Castillo, en particular, presentan un acceso mucho más dificultoso todavía hoy predominantemente por vía acuática, limitado además por la dificultad que para la navegación presenta el curso del río, obstaculizado por varias zonas de *raudales* (rápidos) que impiden la travesía de embarcaciones de cierto calado y por la acentuada disminución de su caudal en la estación seca. Ello hace que, en relación al turismo, el río San Juan aparezca como una región aislada. O, para ser más precisos, una zona a la que el acceso de los turistas, por la ausencia o precariedad de infraestructuras de comunicación adecuadas al desarrollo turístico convencional, se hace más lento y más incómodo que en otras, actuando como un factor de disuasión para un turista de tipo medio, de la categoría estándar a la que se dirige principalmente la oferta de los turoperadores y agentes turísticos globales.





Pero si cambiamos la óptica turística actual y superamos el sambenito de zona alejada del mundo “occidental”, el Río San Juan no sólo no ha sido una área aislada sino que, por el contrario, ha desempeñado, al menos desde la época de la colonia española, un importante papel como eje de comunicación entre el Pacífico y el Caribe, sirviendo como vía estratégica para el tráfico de personas y mercancías. Y, por lo tanto, de especial interés para el mantenimiento de su control por parte de la potencia colonial y para su conquista por la de quienes pretendían desbancarla. No es casual que uno de los principales hitos del río San Juan, hoy convertido en uno de sus atractivos turísticos más destacados, sea precisamente la fortaleza colonial situada en el curso medio del río, el Castillo de la Inmaculada Concepción, pieza clave en la protección de la navegación y la defensa de la ruta fluvial frente a los múltiples intentos por su control por parte de piratas y de la armada británica, defensa a todas luces incongruente si se tratase de un lugar aislado y marginal.

La falacia del carácter desconocido y salvaje del río San Juan adquiere mayor importancia si se tiene en cuenta la dimensión “global” que como vía de transporte ha tenido siempre, y en particular durante varias décadas de la segunda mitad del siglo XIX, cuando miles de personas hicieron su travesía desde la costa este de los Estados Unidos hacia California (*Ruta del Tránsito*), provocada por la denominada “fiebre del oro”; por ser objeto de deseo de inversores particulares, corporaciones transnacionales y estados foráneos, especialmente de Estados Unidos de Norte América, como trazado principal del canal que comunicara el océano Atlántico y el Pacífico. O por su desempeño como línea fronteriza entre Nicaragua y Costa Rica desde 1858 (Tratado Cañas-Jerez), lo cual, además, comportará una historia de conflictos entre estos dos estados que afectará a la región y que nunca ha sido totalmente resuelta (Mojica 2010), como lo demuestra la reactivación del problema provocado por la diferente interpretación del trazado exacto del límite y de los derechos sobre el río y su tránsito de los que una y otra parte se sienten depositarias desde 1998.

Sin embargo, hasta décadas recientes ambos estados tendrán una presencia puramente nominal sobre la zona bajo su control, sin llevar a cabo acciones efectivas tendentes a mejorar las condiciones de vida de sus pobladores y a superar su aislamiento del resto del país que contrarrestasen el sentimiento de abandono que el paso de los años fue generando. En el caso concreto de Nicaragua, la presencia efectiva del estado lógicamente estuvo muy determinada por la contienda armada: primero de la guerrilla sandinista contra el régimen somocista; y una vez derrotado este, de la desarrollada por la contrarrevolución, organizada y apoyada precisamente desde el otro lado del límite con Costa Rica.

No obstante, desde un punto de vista humano, los pobladores de la región, los habitantes de San Carlos, El Castillo, San Juan del Norte, en Nicaragua; y Upala, Caño Negro, Los Chiles, Barro Colorado, La Tigra, en Costa Rica, se han venido relacionando de manera fluida con sus vecinos por debajo de la teórica frontera que los separaba, configurando una trama de vínculos familiares, sociales y económicos que dotaba a la zona de una articulación que, a pesar de las dificultades de comunicación, casi exclusivamente fluvial, en cierto modo era mucho más rica e intensa que cuando, desde los años 80 del pasado siglo, tanto el estado costarricense como el nicaragüense, empiecen a hacerse más presentes y a intentar ejercer su control directo sobre el territorio con la puesta en marcha de programas de colonización, con el apoyo a las compañías agroindustriales para la puesta en producción de amplios territorios con cultivos de caña, naranja y piña, de manera especial en Costa Rica, o con el desarrollo de infraestructuras y políticas de conservación territoriales ligadas al desarrollo del turismo.

Por el lado nicaragüense, será sobre todo a partir del conflicto fronterizo que se inicia en 1998, y que se ha continuado con diferentes episodios hasta el día de hoy, cuando el gobierno de Nicaragua tome iniciativas para fortalecer la presencia del Estado en la zona, no solo desde el punto de vista militar, que también, con el reforzamiento de los controles sobre el tráfico irregular e ilegal, sino material y simbólico.

“Cada vez que se activan los conflictos limítrofes con Costa Rica, aflora el nacionalismo -¡El San Juan es Nicaragua! ¡Más nica que el pinol!- y llueven las promesas gubernamentales sobre esa región olvidada, que de tan olvidada ya parece más tica que nica. Una vez que se apaciguan los ánimos, las promesas desaparecen en el olvido, y con él los millones que se aprobaron para ellas. Vuelve a su tradicional abandono. Hasta un nuevo conflicto. Hasta nuevas promesas” (Del Cid, 2014).

En este marco, la Fortaleza de El Castillo, que fue siempre un símbolo patrio pero escasamente utilizado,

aparecerá en el anverso de los populares billetes de 10 córdobas. Proyectos de infraestructuras pendientes desde hacía décadas, se reactivarán en corto tiempo: la carretera de conexión de Managua a San Carlos y su prolongación hasta Boca de Sábalos; el puente de Santa Fe, en Las Tablillas, el primero que cruza el río San Juan comunicando ambas orillas; el aeropuerto “Internacional” de San Juan de Nicaragua; el mejoramiento del aeropuerto de San Carlos. Una población, la del Departamento del Río San Juan, que hasta hace un par de años solo podía acceder a las emisoras y televisiones costarricenses ha recibido del estado antenas parabólicas y conexión gratuita a la compañía de telecomunicaciones *Claro* para la difusión de las cadenas nicaragüenses. Acciones a través de las que el gobierno viene reafirmando su dominio sobre el Río San Juan y la pertenencia de su región a la nación.

En contra de estas actuaciones, y aún con el reconocimiento por parte de la población local de las mejoras que las nuevas infraestructuras puedan reportar a sus condiciones de vida, buena parte del coste que la situación fronteriza ocasiona recae sobre ellos, dificultando y entorpeciendo la circulación de bienes y personas a través de la región, con mayores controles, restricciones y tasas transfronterizas, todo lo cual no ha contribuido precisamente a la articulación del territorio.

El turismo como estrategia de desarrollo sostenible y de integración de la región del Río San Juan

A partir de mediados 1980, coincidiendo con el inicio de los citados intentos de incorporación de las zonas norte y sur de la región a sus correspondientes estados nacionales, se produce un fenómeno que no puede entenderse de manera casual ni aislada de dichos procesos y del contexto global en el que se halla inserta la zona. Se inicia un proceso de patrimonialización del territorio, cuyos valores naturales e históricos se convertirán en los recursos principales de la oferta turística que empieza a plantearse como una de las alternativas para el desarrollo socioeconómico de la región.

A un lado y otro de la frontera se han ido estableciendo diferentes áreas protegidas, como el Refugio de Vida Silvestre de Los Guatuzos, el Monumento Nacional del Archipiélago de Solentiname, la Reserva Indio-Maíz y el Monumento de El Castillo de la Inmaculada Concepción, en la parte nicaragüense, al norte; y el Área de Conservación Huetar-Norte, con numerosos lugares bajo diferentes figuras de conservación, en el lado sur costarricense, todos ellos integrados en el denominado *Corredor Biológico Centroamericano*.

Paralelamente a este proceso de conservación y patrimonialización, y en gran medida conectado con él, se han venido ejecutando distintos programas de “desarrollo” de los que han participado activamente distintas agencias de cooperación internacional y muchas y variadas instituciones y ONG (INBio, FUNDAR, FUNDEVERDE, Fundación Amigos del Río San Juan, ACRA, Amigos de la Tierra, Bosques del Mundo, Solidaridad Internacional, ACSUR Las Segovias, Diputación Provincial de Huelva...), entre los cuales podemos citar los proyectos binacionales como el Plan Estratégico de Acción para la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos y el Desarrollo Sostenible de la Cuenca del Río San Juan y su Zona Costera PROCUENCA SAN JUAN (1997), realizado con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente PNUMA y la Organización de Estados Americanos OEA, y dirigido a la gestión sostenible de la cuenca del Río San Juan; el proyecto Ruta del Agua (2007), de cooperación turística para mejorar las infraestructuras y la formación empresarial, financiado por el BID; el Proyecto Integral Río San Juan, en la zona de Nicaragua (2001-2010), y Desarrollo Sostenible de la Cuenca del Río Frío, en Costa Rica (2007-2011), desarrollados por la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo AECID dentro del Programa Araucaria; o el Proyecto Alianzas (2008), de incidencia transfronteriza, desarrollado por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza UICN con el apoyo de la cooperación noruega.

Algunos de estos proyectos, con el objetivo de mejorar la integración de la región y posibilitar así el desarrollo de la misma, han incluido actuaciones en las infraestructuras de comunicación. Con ellos se ha logrado una mejora relativa en la conexión del río San Juan con el exterior. La carretera que conecta Managua con San Carlos, la capital del Departamento del Río San Juan, no se construyó hasta 1985, pero además la falta de mantenimiento de su pavimento de grava apisonada hizo que pronto el viaje de 292 km a San Carlos se convirtiera en toda una odisea de nueve horas, o más, dependiendo de las condiciones meteorológicas y los imprevistos, y en una tortura para personas y mercancías por el pésimo estado del pavimento. Desde el 2012, el asfaltado y ampliación de esta carretera permite realizar el trayecto en la actualidad en cuatro horas, lo cual ha producido el aumento del tráfico terrestre de pasajeros y mercancías hasta San Carlos. Desde esta ciudad se puede llegar por tierra hasta la localidad de Boca de Sábalos, cabecera del término municipal de El Castillo, pero ello todavía hoy a través de un carril de lastre sin asfaltar, y al resto de las localidades donde se empieza a desarrollar el

turismo el acceso es fluvial. De hecho, antes del mejoramiento de la carretera mencionada, la mayoría de los turistas accedía a la zona del Río San Juan por vía acuática, bien a través del ferry que conecta la ciudad de Granada y la isla de Ometepe con San Carlos dos veces por semana en cada sentido, cruzando el lago desde el noroeste al sureste tras una travesía de unas 16 horas de duración (actualmente suspendido); bien en *panga* (bote) desde Los Chiles, en Costa Rica (2), a través del Río Frío que desemboca en el lago justo al sur de San Carlos, después de una hora de navegación. Finalmente, en la zona se han construido dos pequeños “aeropuertos”, el Aeródromo de San Carlos (realmente una pista de aterrizaje de tierra apisonada), mejorado en 2012, y el Aeropuerto “Internacional” de Grey Town, en San Juan de Nicaragua, inaugurado en este mismo año. Pero las conexiones aéreas desde y con destino a Managua se limitan a los dos vuelos semanales (jueves y domingos) que efectúa la compañía La Costeña, mediante avionetas Cessna para un máximo de 9 pasajeros, haciendo escala en Ometepe, San Carlos y San Juan (y viceversa), con un tiempo total de aproximadamente 1 hora y 30 minutos.

Un turismo de base local

La gran mayoría de estas acciones incluyen -ya de manera central, ya como estrategia complementaria- al turismo como una de las alternativas más adecuadas para conseguir la conservación de los valores naturales y el desarrollo sostenible de la región, lo que hoy por hoy se ve dificultado por la falta de una integración regional que sobrepase la lógica de los estados nacionales.

Si no el turismo, tal como lo entendemos actualmente, la actividad hostelera no es nueva en el Río San Juan, y particularmente en lugares como San Carlos. Y, sobre todo, El Castillo. En contra nuevamente del prejuicio sobre su aislamiento y salvajismo, el papel de vía de comunicación y transporte de personas y bienes que ha tenido el río San Juan en los últimos cinco siglos determinó el surgimiento de algunos núcleos de población situados estratégicamente a lo largo de su curso: San Carlos, El Castillo y San Juan del Norte, en los que se desarrolló una actividad económica relacionada con la necesidad de albergue y sustento de los transeúntes. Ello adquirió especial desarrollo en la época de la *Ruta del Tránsito*, sobre todo en la población de El Castillo, habiendo dejado una cierta impronta en estos lugares y generado una “cultura hostelera” que, sin duda, ha actuado como uno de los factores que están en la base del desarrollo turístico que experimenta la zona a partir de los años 90 del pasado siglo. Algo muy similar a lo que Muñoz y Torres recogen respecto de lo sucedido en la región de Aysén (Muñoz y Torres 2010: 455-456).



Foto 1. El Castillo (AL Díaz)

En todo caso, el resultado, hasta el presente de estas iniciativas ha sido el establecimiento de un sector de actividad vinculado al turismo, concentrado principalmente en la población de El Castillo, integrado por diferentes emprendimientos dedicados al hospedaje, la restauración, el transporte fluvial, la interpretación (guías)... que en su conjunto presenta un carácter local.

Aunque los datos oficiales del Instituto de Turismo Nicaragüense, INTUR, señalan para 2014 un número

de 42 establecimientos hoteleros desde 1 a 4 estrellas, con 374 habitaciones y 711 plazas, a fecha de 2015 solo en los tres municipios del departamento con una vinculación directa con el Río San Juan -San Carlos, El Castillo y San Juan del Norte- encontramos un total de 79 establecimientos hoteleros, incluyendo campings, albergues y casas de huéspedes, además de los hoteles, con una capacidad total de más de 1.000 plazas. Su tamaño es pequeño o muy pequeño. El mayor posee 24 habitaciones y una capacidad de 48 personas. La mayoría puede clasificarse dentro de la categoría de alojamientos modestos, con precios por habitación y día que pueden oscilar desde 10-12 dólares, incluso menos, a los 30-45, sin incluir las comidas. Solo hay un establecimiento con tarifas más elevadas superiores a los 100 dólares, aunque incluyendo todas las comidas y servicios.

Planta Turística del Río San Juan 2015

Municipio/localidad	Alojamientos	Restaurantes/comidas	Transportistas (líneas)	Guías acreditados/no acreditados	operadores
San Juan del Norte	9	3			
San Carlos	34	13	1		3
Solentiname	11		1	5	
Boca de Sábalo	7	5		4	
El Castillo	17	14	3	18/5*	3
	79	35	5	27/5*	6

*Número de guías sin título oficial
Elaboración propia.
Fuente: INDE 2010/INTUR 2014/Trabajo de Campo

La gran mayoría de los negocios y establecimientos, de tamaño pequeño y muy pequeño, están en manos locales, siendo contados los que han sido promovidos por personas procedentes del exterior de la propia región. En todo el Río San Juan, solo encontramos en la actualidad nueve establecimientos hoteleros regentados por empresarios foráneos: dos nicaragüenses, dos franceses, una australiana, un español, y tres mixtos de nicaragüense-alemán, nicaragüense-costarricense y española-nicaragüense. Precisamente se trata de los establecimientos de mayor nivel y con tarifas más elevadas. En el caso de El Castillo, el lugar que ha experimentado un mayor desarrollo turístico, solamente tres son de personas de fuera de la zona, una nicaragüense, una australiana y una española casada con un nicaragüense.

Por lo que se refiere a la restauración, aunque la mayor parte de los establecimientos hoteleros incluyen el servicio de comidas, encontramos también un buen número de locales especializados. Considerando solo aquellos dirigidos fundamentalmente al turismo, contabilizamos unos 35, entre restaurantes, comedores y sodas, todos ellos regentados por nicaragüenses, la gran mayoría originarios de la zona.

En cuanto a la organización de *tours* y la guía de los mismos, la mayoría de los hoteles ofertan diferentes actividades y visitas guiadas, aunque hay también algunos operadores especializados en esta actividad. En la inmensa mayor parte de los casos los *tours* son organizados y guiados por personas locales. Como ocurre con el transporte de personas y mercancías en la región, monopolizado por empresas locales, tres familias de El Castillo, una de San Carlos y otra de Solentiname.

Como señalamos arriba, antes del mejoramiento de la carretera, la mayoría de los visitantes accedía a la zona del Río San Juan por vía acuática. Asimismo, salvo excepciones, la mayoría de los turistas que llegan a San Carlos, emplean el transporte fluvial para desplazarse a los lugares de interés existentes, principalmente El Castillo y la Reserva Indio-Maíz, seguido a bastante distancia por el Archipiélago de Solentiname, Los Guatuzos y San Juan del Norte. Para ello utilizan las líneas de transporte público (aunque todas operadas por empresas privadas) que realizan los recorridos entre San Carlos y El Castillo, San Carlos y San Juan del Norte. La *panga* lenta a El Castillo, que oficialmente realiza el recorrido en cuatro ocasiones de lunes a sábado y una los domingos, tarda entre 3 y 4 horas por un precio de menos de 2\$. De regreso a San Carlos hay tres salidas de lunes a sábado, durando el recorrido 3 horas. Hay también *pangas* rápidas que realizan el recorrido en la mitad de tiempo con tres salidas en cada sentido de lunes a sábado.



Foto 2. Panga de transporte público (AL Díaz)

De San Carlos a San Juan del Norte hay una *panga* rápida cuatro días en semana, cuyo viaje dura unas seis horas. La *panga* lenta, que sale los días alternos desde San Carlos y San Juan, dependiendo del número y duración de las escalas y del estado del cauce (sobre todo en el verano) se toma entre 11 y 15 horas, por poco más de 6\$.

Desde San Carlos a Solentiname, y viceversa, solo hay transporte público en *panga* lenta dos días a la semana, tomando el viaje unas dos horas y con un coste de 1\$.

Aparte de las *pangas* del transporte público existe también la posibilidad de alquiler de botes de manera particular, aunque los precios son mucho mayores: 140\$ a El Castillo, 150 a Solentiname y 950 a San Juan del Norte.

En relación con todo lo apuntado, de manera análoga a lo señalado para el caso de Aysén (Muñoz y Torres 2010: 463-464), es de destacar que la práctica totalidad de los negocios turísticos no tiene carácter de monoactividad, y muchos ni siquiera desempeñan el papel principal en las economías domésticas de sus protagonistas. Este carácter complementario del turismo en la economía de las poblaciones locales es fundamental para entender el propio desarrollo del mismo y el posicionamiento con respecto a la apertura de la zona al exterior y el hipotético aumento de visitantes. Como también lo ha sido, y lo es, precisamente por su carácter aislado, el desarrollo de todas estas actividades de manera lenta y sin necesidad de movilizar un capital desmesurado condicionando igualmente a un interés inmediato.

También, de manera similar a lo que Muñoz y Torres señalan para el caso del desarrollo turístico en Aysén (2010: 462-463), es de destacar la fuerte feminización que presenta el turismo en el Río San Juan. Salvo el caso del transporte, controlado y protagonizado exclusivamente por varones, y los guías (3), el resto de los negocios relacionados con el turismo presenta una importante participación activa de las mujeres, que son las titulares de un buen número de los establecimientos hosteleros y de restauración, gestionan directamente la mayoría de los negocios y desempeñan como asalariadas la mayor parte del trabajo, siendo este uno de los rasgos que caracterizan al turismo de base local. Como ejemplo vale citar el caso de El Castillo, donde de los 16 hoteles y hospedajes 9 son regidos y gestionados por mujeres, y en tres casos más lo son conjuntamente con personas del otro sexo. En los 14 establecimientos de restauración seis son regentados por mujeres:

“la mayoría de negocios contratan mujeres, porque el hombre en el pueblo tiene la mentalidad que tiene que trabajar en el campo, el hombre que no trabaja en el campo fíjese que no trabaja. Por ejemplo Lenín, mi marido, pues lo miran... no lo consideran que él trabaja, porque como él es el que hace las compras, él es el que sirve las mesas, ayuda en la cocina, lava los baños..., pero en el pueblo no lo ven como trabajo, porque para que lo vean trabajando necesitan que ande con un machete” (Gema, Hotel-Restaurante Chinandegano, El Castillo).

Todos estos datos dan cuenta del nivel de desarrollo que ha experimentado el turismo en la zona desde los años 90, pero especialmente en los últimos 10 años.

“Según el Sistema de recolección de estadísticas hoteleras implementado desde febrero 2012 hasta febrero 2013 en 27 hoteles de los 72 existentes actualmente se registraron 21.040 (4) visitantes, siendo las principales nacionalidades: nicaragüenses con un 67% (5), seguido por EE.UU. con un 6%, Alemania 5%, Costa Rica 4%, España 3% y Francia 2%” (Fundación del Río 2013: 9).

Sin que pueda compararse a otras zonas de Costa Rica o incluso de la misma Nicaragua, como es el caso de San Juan del Sur, en la costa pacífica, y aun adoleciendo de articulación como producto en su conjunto, es indudable que se ha producido un significativo desarrollo de un sector de actividad que por sus características claramente podemos calificar como turismo de base local, que repercute más allá de los negocios turísticos:

“casi todas las personas que vivimos en este pueblo se benefician con el turismo, el de la pulpería, la que vende ropa, la que vende la fruta, el que vende licor, la carne... todos nos beneficiamos. Para la comunidad (campesinos), el turismo es algo que no le interesa, le interesa cosechar, pero sí hay relación, porque ellos nos traen todas las frutas que ellos producen, ahora sí están viendo que botar un árbol... ya ellos no lo botan porque siembran un árbol frutal o siembran el cacao” (Julia, Hotel Victoria, El Castillo).

Un turismo de base local que, sobre todo en el caso de El Castillo, ha conseguido una consolidación notable hasta el punto de que, atendiendo a los modelos de ciclo de vida del turismo (Butler 1980, Hovinen 2002), podría considerarse llegado al término más allá del cual el crecimiento de la actividad puede empezar a poner en riesgo el mantenimiento de algunos de los atractivos principales del destino, entre los cuales el relativo aislamiento del lugar es uno de los factores que le dan su particularidad. El Castillo, al igual que en menor medida el Archipiélago de Solentiname, se encuentra lo suficientemente alejado del mundanal ruido como para ofrecer tranquilidad y contemplación, pero lo suficientemente cerca como para hacerlo accesible a un determinado tipo de turista, buscador de la experiencia de lo natural sin llegar al turismo de aventura o extremo (Baldacchino 2006).

“El transporte colectivo en el Río San Juan será parte de su experiencia porque desplazarse es más que una simple necesidad, es también un medio para conocer todos los atractivos.

Sencillo o hasta inconfortable y aleatorio a nivel de horario, la aventura se vuelve total a medida que va más adelante en el Río. Las embarcaciones indudablemente presentan condiciones de seguridad suficientes pero en el caso del transporte colectivo “lento” éstas no son óptimas y si busca un transporte confortable de lujo, mejor informarse sobre los transportes privados que son mucho más costosos. Pero al fin de cuentas, los turistas que vienen al Río San Juan, necesitan descubrir que vienen a aventurarse en una zona preservada” (INTUR sf.).

El producto que sustenta este desarrollo turístico del Río San Juan en general y, particularmente, de El Castillo, se basa principalmente en el concepto de naturaleza, aventura segura y tranquilidad. Aunque algunos de sus principales atractivos no sean precisamente naturales, como puede ser la propia fortaleza de El Castillo, el cementerio de Grey Town, o la comunidad campesina y la pintura primitivista de Solentiname, todos ellos vienen enmarcados en un ambiente de armonía, sencillez y sosiego espiritual.

“Río San Juan es el lugar donde comienza el mundo, o el paraíso verde, porque a través de este río es que vinieron todos los que pasaron hacia los Estados Unidos y muchos se quedaron. Es un lugar bellissimo. Es el último reducto salvaje que le queda a Nicaragua. Tenemos lagos, ríos, montañas, humedales, selva, costas, hay de todo y un lugar donde encontrarás de todo” (Yaro, Hotel Sabalos Lodge, Boca de Sábalos).

“El pueblo de El Castillo es muy pequeño, inmerso en medio de la naturaleza del Río San Juan, es tranquilo, agradable y con un aire romántico. Sus gentes son abiertas y hospitalarias, todo el mundo sonríe, saluda y tiene bonitas palabras con sus visitantes” (Javier, turista, El Castillo).

“Este lugar yo creo que ha sido bendecido por Dios, aquí poco miramos crímenes, hay delincuencia en la montaña donde roban ganado, gente que tienen otros conceptos, se oyen sus cosas que pasan ahí, pero aquí en la población... tranquilo. Y aquí tenemos por descubrir, este río, este raudal, este susurro, que es algo que parece melancólico, si uno tiene una impresión como para hacerlo reaccionar...” (Enrique, transportista, El Castillo).

“(Los turistas...) vienen principalmente por la naturaleza, pero cuando conocen el pueblo El Castillo se enamoran del pueblo por la tranquilidad. A muchos les asombra que no hay vehículos. Vienen de San Carlos que hay vehículos y les asombra. Para ir a las fincas hay caballo y para el río, botes. Y el sonido del río, escucharlo sin que nadie les interrumpa, sin ruidos” (6) (Gema, Hotel-Restaurante

Chinandegano, El Castillo).

“ya pueblos como este no existen incluso en Nicaragua, (...) tranquilito, sin coches, sin mucho ruido, solo cuando hay fiestas, y (...) nuestra cultura, tenemos una cultura totalmente diferente a la otra parte de Nicaragua, de la parte del Pacífico y Norte, es un poco más caribeño, incluso la construcción de nuestras casas” (Julia, Hotel Victoria, El Castillo).

“turistas digamos que son relajados, no los nicas que quieren la televisión en el cuarto, el aire acondicionado y una piscina (...) este tipo casi no me gusta tampoco, desubicado pues (...). A mí no me gustan clientes que me vienen a pedir condiciones de la ciudad. Yo vendía San Juan del Norte cuando no había nada, esa era la aventura, los mandaba en mi bote sin techo, en condiciones allá, verdad, pero la gente disfrutó, nunca se quejó, porque realmente es una aventura, entonces yo vendía todo el río y hacía que la gente se quedara el mayor tiempo posible. El destino hay que hacerlo, yo no tengo pesca deportiva, yo tengo naturaleza, tengo el privilegio de tener esa tierra, hasta prohibido es pescar aquí, entonces estoy ubicada en lo que yo quiero como mercado, no quiero el otro tipo de turistas (...)” (Sandra, Refugio Bartola, El Castillo).

“El Castillo es un pequeño pueblo sin coches y sin fábricas. Hay dos calles principales, aceras a lo largo del Río San Juan. Se puede pasear por las calles estrechas y verdes, ver la vida sencilla y tranquila, ver los pájaros que vuelan sobre el río, ranas corriendo en la calle y respirar el aire libre fresco y sin contaminación. También hay una gran variedad de flora y fauna que se puede observar durante las excursiones y actividades al aire libre” (Natasha, Hotel Lara’s Planet, El Castillo).

Aunque minoritarias, algunas opiniones son favorables a la mayor apertura del sector y a la “ayuda” exterior:

“Hay que traer inversionistas fuertes en medios de transportes y puertos lacustres de calidad internacional, educar a la gente porque el nica promedio, no todos pero la mayoría, es un ciudadano que no tiene orden, cochino, destructor de los medios de transportes, no hace fila, vulgar y no quiere pagar por el servicio, le gusta viajar como los chanchos, se requiere trabajar en desarrollo humano con el mercado meta, el turista después de la incomodidad del medio de transporte y la gente nuestra” (La Prensa 06/07/2014).

“El futuro pienso que si encontramos un buen asesor para el pueblo, en cuanto al turismo en todo el río San Juan va a desarrollarse en armonía con la naturaleza y pienso que va a ser el mejor destino a nivel nacional porque tiene todo el potencial de una pequeña Amazonas en Centro América que es el Río San Juan y la Reserva Indio Maíz. Si quiere vivir del turismo Nicaragua tiene que empezar primero por concientizar a las personas, cambiar la mentalidad y abrirnos al mundo completamente” (Yalmi, restaurante Border Coffe, El Castillo).

“(Ante la falta de otros atractivos) Echo de menos que venga alguien de fuera a invertir para hacer una piscina y unos ranchitos y se quede la gente más tiempo” (7) (Mercedes, Comedor El Raudal, El Castillo).

No obstante, entre los agentes turísticos locales predomina la percepción de que ello supondría un claro riesgo de deterioro de las características actuales del producto que ofrecen y una pérdida del control local del negocio turístico que, si bien debilitaría la posición de algunos de los que actualmente se sirven del mismo para mantener su preeminencia sociopolítica, daría lugar a la subordinación y dependencia de los locales con respecto a los empresarios foráneos, externalizándose la mayor parte de los beneficios que, proporcionalmente, a día de hoy se quedan en el territorio:

“El turismo ha ido aumentando (...) pero, claro, nosotros queremos mantener un equilibrio, el turismo de masa ya es como que nos viene a complicar un poco a nosotros, nosotros no queremos perder la cultura, de comunitario, de productores y eso, porque ya nos vendría a crear un impacto en los senderos, en el río, ya no nos quedaría tiempo para la familia, para producir y todo eso (...). Ahorita estamos bien, lo que nosotros también nos han recomendado es que es un lugar para... qué sé yo, como para venir a descansar, para estar solos, para concentrarse, un lugar de descanso, y a veces el estar un grupo, otro grupo, entonces como la tensión viene siendo como más” (Denis, Basecamp Bartola, El Castillo).

“Si te fijas, la mayoría de los negocios son de locales, eso es muy importante, porque eso significa que no vamos a perder nuestra idiosincrasia, nuestra cultura, nuestra identidad, pero (...). Se dice que de Nicaragua la cara del turismo es Granada, es una ciudad muy bonita, es una ciudad colonial

pero es otro tipo de turismo, se ha perdido la idiosincrasia de Granada, la identidad del granadino, porque cada vez es más extranjera que nica, no es como León, es diferente, León es León, es muy bonita y muy nica” (Yalmi, restaurante Border Coffe, El Castillo).

La mejora de la carretera que conecta Managua con San Carlos, el asfaltado y reacondicionamiento de la pista que une San Carlos con Boca de Sábalos, la instalación del aeropuerto de San Juan del Norte y el mejoramiento del de San Carlos, la construcción del puente en Las Tabillas y la construcción de la carretera que une la población costarricense de Los Chiles con el puente de Santa Fe (a falta de la plena operatividad de los nuevos pasos fronterizos), permitirán atenuar el aislamiento de la región y, por lo tanto, aumentar la afluencia de visitantes y la llegada de inversores.



Foto 3. Puente de Santa Fe (AL Díaz)

Con respecto a la posibilidad de que los negocios terminen en manos de forasteros, las siguientes opiniones son bastante representativas:

“en el caso mío no, pero hay casos de otras personas que les han tratado de comprar su local y no, porque de eso sobreviven sus familias, y se han dado cuenta de que en León, Granada, San Juan del Sur, les dieron una cantidad de dinero que en esos momentos era exagerada, pero se comieron el dinero y ahora están trabajando para el hotel. Entonces la gente piensa acá: no, si yo vendo mi negocio me lo como en dos años y luego que voy a hacer. (...). Las fincas, que están largo, quizás sí, pero en el pueblo no, porque de eso vivimos, del turismo. Y lo mismo ocurre con todos los hotelitos (...). También influye que el negocio es tu propia casa, tengo el negocio en mi propia casa, soy el jefe y aquí vivo bien, tengo mi vida bien linda acá en el pueblo, tenemos un pueblo muy bonito, muy agradable, entonces nos sentimos bien, vivir acá” (Julia, Hotel Victoria, El Castillo).

“Hay gente que ya está vendiendo. A mí me han ofrecido comprarme el negocio un señor de Canadá que estaba interesado en comprar una propiedad en la orilla del río y que por cuanto vendería la suya, y yo le dije que no. Porque esto es una herencia. Y hay que mirar por los hijos y los nietos. Fincas sí se han vendido pero negocios no. Otro señor tico también me dijo que le alquilara el negocio y también le dije que no. Ha venido otra gente a ofrecerles a otras personas para comprar. Yo lo siento así de sentimiento porque he trabajado mucho en mi vida, entonces esto es todo lo que yo tengo, lo que yo he creado, lo que yo he puesto en mis desvelos, en mi trabajo, en mi fuerza, en mi cansancio, esto es para tenerlo y descansar” (Maiela, Restaurante Alison, El Castillo).

Ante este riesgo, algunos consideran como debilidad la falta de unión entre los actores implicados en el sector:

“[El turismo en] El Castillo se ha desarrollado bastante y los dueños de hoteles, restaurantes, sodas, pulperías, todos son de acá. Ahorita no tenemos competencia de fuera, entonces si no nos ponemos las pilas puede entrar alguien. (...) la asociación de turismo Amec, lleva cuatro meses cerrada (y eso es un problema...). Porque de pronto cae un empresario brasileño, salvadoreño, canadiense y acaba con todo. Pone un hotel, contrata a gente de fuera y la gente del pueblo se queda sin nada. Entonces hay que estar unidos, tener nueva directiva, trabajar de la mano, y compartiendo. Para eso hay que

tener un rol, un orden de turnos, también en el transporte y los guías, para ir a la Reserva. Ahora la gente va por libre” (Antonio, Restaurante Las Vegas del San Juan, El Castillo).

Por otra parte, entre los efectos que la mejora de las infraestructuras de conexión con el exterior está teniendo ya, se encuentran las tensiones que empiezan a generarse en uno de los factores clave sobre los que se sustenta el modelo de desarrollo turístico. Como ya se ha explicado, las líneas “públicas” de transporte fluvial, tanto de personas como de mercancías, que conectan las localidades a lo largo del río están controladas por tres familias de El Castillo, sobre todo dos de ellas. Esto les proporciona una situación de cuasi monopolio sobre un elemento vital no solo para el desarrollo turístico, sino para la vida y la actividad del territorio. La existencia de algunos transportistas que ofrecen viajes discrecionales con sus *pangas* privadas no representa una competencia significativa ni en cuanto a la capacidad, ni en cuanto al precio del viaje. Esta situación coloca a estas familias en una posición social y política dominante, no solo a nivel local de El Castillo sino del conjunto del Departamento. Sus vinculaciones con las facciones políticas, sandinista y liberal, completan y acentúan su predominio sobre la sociedad local y regional.

Sin embargo, esta situación empieza a verse comprometida como resultado de los cambios que se comienzan a apreciar a consecuencia de la mejora en las infraestructuras de comunicación de la región con el exterior. La obra de la carretera de conexión de San Carlos con Managua, aparte de la suspensión de la línea de ferry por el lago, ha propiciado un aumento notable de la afluencia de viajeros que, una vez en San Carlos, deben de hacer uso del transporte fluvial si quieren alcanzar algunas de las demás localidades del río. Esto, aunque en principio ha beneficiado a los transportistas, ha introducido un elemento de presión en el sistema, tanto en cuanto a su capacidad, como en cuanto al número y frecuencia de la oferta de transporte actualmente existente (8). Presión que, de mantenerse, obligará más tarde o más temprano a los responsables políticos a forzar una ampliación de dicha oferta, dando lugar con ello, posiblemente, a una disminución, si no a la desaparición, del actual cuasi monopolio.

Si el efecto de la carretera Managua-San Carlos es ya claramente perceptible, el de la nueva pista que desde hace poco más de cuatro años conecta por tierra San Carlos, capital del Departamento, con Boca de Sábalos, cabecera del municipio de El Castillo, solo parece aún como un futuro impulsor de cambios. Debido a lo incómodo del viaje y a la incertidumbre en la necesaria conexión fluvial a la llegada, todavía son pocos los turistas que, una vez en San Carlos y pretendiendo continuar viaje hacia El Castillo o a la Reserva Indio Maíz, optan por continuar por tierra hasta Boca de Sábalos, y una vez allí, dada la inexistencia de línea regular para realizar el trayecto hacia El Castillo o San Juan del Norte, esperar la escala de la *panga* pública que viene de San Carlos, alquilar un transporte privado que les permita realizar el tramo acuático hasta su destino final, o utilizar el servicio de transporte que algunos hoteles empiezan a ofrecer a sus clientes. El asfaltado de la pista, previsto para un futuro cercano, facilitará la llegada de viajeros a este punto y, seguramente, aumentará la demanda de transporte, obligando a las autoridades a establecer alguna línea regular y abriendo con ello también la posibilidad para la incorporación de nuevos transportistas.

Pero es sobre todo el nuevo puente de Santa Fe, el que aparece potencialmente como el principal impulsor de cambio por el efecto que, una vez a pleno funcionamiento los puestos fronterizos, podrá tener para la llegada en un número importante de personas procedentes de las zonas turísticas del país vecino (recuérdese que aun a pesar de las dificultades ocasionadas por los conflictos fronterizos de los últimos años, el mayor número de visitantes extranjeros del Río San Juan procede de Costa Rica). Completada esta obra, los viajeros con intención de continuar viaje por el curso medio y bajo del río, podrán seguir viaje terrestre hasta Boca de Sábalos, aumentando considerablemente la afluencia a este punto, u optar por continuar por vía fluvial una vez alcanzado el puente, lo que creará una demanda nueva, ahora inexistente, que vendrá a aumentar las alternativas de viaje y a propiciar una ampliación de la oferta y los proveedores de transporte. En estas condiciones, posiblemente también un negocio que hasta el momento ha sido controlado exclusivamente por actores locales, pueda empezar a ser atractivo para agentes externos, con mayor capacidad financiera y técnica para desarrollar un servicio de transporte más eficiente, rápido y seguro. La pérdida del monopolio y la competencia de agentes externos incidirán inevitablemente sobre la decadencia de este actor clave en la actual configuración, no solo del turismo sino de la economía y la sociedad local, repercutiendo en los demás agentes turísticos. El efecto positivo que ello pueda tener, con respecto a la apertura y mayor dinamismo de esta sociedad, tendrá también un efecto negativo sobre la capacidad que la misma ha tenido hasta el momento de mantener un modelo de desarrollo turístico de base local y de carácter endógeno, abriendo la posibilidad de su reconversión hacia otro tipo de desarrollo en el que los beneficios se vean externalizados, en su mayor parte, y su población subordinada como prestadora de servicios secundarios y mano de obra barata.

No obstante, las posibilidades de cambio que introducen la mejor comunicación con el exterior no son todas necesariamente negativas para el mantenimiento de un turismo de base local. El cambio, por ejemplo del tipo de visitante, con una mayor presencia de turismo familiar y de fin de semana está despertando el interés por parte de algunos actores locales por otras fórmulas hasta ahora prácticamente inéditas, como es el caso del alquiler de cabañas y casas rurales que algunos empiezan a construir en sus fincas; o el posicionamiento que algunos han empezado también a realizar con la adquisición de terrenos próximos a las nuevas vías de comunicación con la idea de instalar algún negocio hostelero.

“[Estamos pensando] cómo llevarlos a la finca, enseñarles la finca, hacerles un restaurante, hacerles un rancho... si tú estás aquí como turista, tú dices, ‘Bueno, dicen que estos tienen un rancho, que ofrecen comida típica, voy a ir’. Entonces nosotros sacamos: llevarte a ti, hacemos un tour y te vendemos la comida. (...) Ahorita en la finca estoy haciendo unas cabinas (...) y vamos a tener también un rancho para ofrecer comida al turista. Una cabina es una casa pequeñita para una familia o para dos personas (9). (...) Pensamos hacer unos senderos, ya tenemos uno hecho (...). Tú vienes aquí al Castillo, estás con la ilusión que venís a la Reserva, que venís a Río Indio, ves, entonces yo te ofrezco y te digo en mi finca tengo un sendero, (...) vas a ver pájaros, monos, lagartijas, ranas..., (más que en la Reserva), porque en la Reserva los ticos están pasando a matar los animales (...están asustadizos).” (Rolando, agricultor, El Castillo).

“Él (su padre) tiene una finquita más arriba, en el río, y más o menos le he echao de hablar, de turismo, de hacer unos ranchitos ahí, pero siempre estuvimos de hablar que las pobrezas no te dejan... y es que lo que pasa que a nosotros no nos gusta la *jarana*, estar *enjaranao* (entrampado) con el banco. Mi papá en la finca hay una parte que es bosque, no he hecho ese tourcito, está largo, a tres horas, pero es una buena idea. Lo que pasa es que a veces el apoyo entre la familia no lo hay, es entre todos, unos opinan una cosa, otros otra, no es fácil, si fuéramos unidos creo que (...)” (Denis, Hospedaje El Universal, El Castillo).

“Eso tengo presupuestado para el próximo año, en toda esa área, habitaciones, y un área para camping, hay lugar de sobra, pueden acampar en la terracita ahí” (Yalmi, restaurante Border Coffe, El Castillo).

“Con la apertura de esta carretera van a traer más turismo nacional, mucha gente va a decir: ‘vamos a conocer el Río San Juan, y el puente y la frontera nueva’ (...). Ahí va a estar la aduana, ahí van a construir el aeropuerto, un aeropuerto internacional, y conforme vaya habiendo más demanda, van a haber más transportistas que van a estar allí, nuevos transportistas que van a haber, va a haber una mayor actividad turística (...). Si el turismo crece volveré a San Juan, ahí tenemos un restaurante propio, pero tengo otra opción que es con mi hermano construir un restaurante campestre en ese sitio, en la panamericana, a la altura del puente como a unos tres kilómetros tenemos una propiedad, compramos una propiedad, tenemos manzana y media, (la compramos con esa idea), claro, a borde de carretera. Ahí conforme vaya evolucionando... a medida que se vaya viendo el desarrollo entonces... pan... y hacemos un restuarancito ahí, hacemos un rancho de palma, rústico, y a arrasar ahí, van a pasar miles y miles de personas” (Alfredo, Restaurante El Cofalito, El Castillo).

Con ello, y siempre que no se vean sustancialmente alteradas las características que hacen atractivo al Río San Juan como destino turístico, se produciría una diversificación y ampliación del tipo de negocios que, de mantenerse en manos locales, contribuiría al fortalecimiento de un sector turístico de carácter endógeno.

Conclusiones

A partir del estudio realizado en El Castillo (Río San Juan-Nicaragua) se han expuesto los elementos que, en este caso dan pie a la aparente paradoja del efecto que tiene su relativo aislamiento geográfico como factor limitador para el desarrollo de un modelo turístico masivo y, por el contrario, cómo esta situación ha favorecido el desarrollo de un turismo de base local. Como consecuencia de las circunstancias sociopolíticas que han afectado a la región en los últimos 150 años, se ha visto sometida hasta hace relativamente poco tiempo a una periferización en el contexto del territorio nacional nicaragüense desde el punto de vista socioeconómico y geoestratégico. Esto la ha mantenido en un aislamiento que ha dificultado su inserción en los procesos de desarrollo turístico que afectan a otras zonas de Nicaragua y de Centroamérica, dependiente fundamentalmente de agentes e intereses externos. El creciente interés por parte del estado nicaragüense por la incorporación efectiva de la región a la “sociedad nacional” está empezando a modificar la citada situación de aislamiento, con la ejecución

de proyectos de infraestructuras de comunicación (carreteras, puentes, aeródromos...) que, aunque algunos todavía no completados, han comenzado ya a tener algunos efectos sobre la afluencia de turistas, sus características y la mejora en las condiciones logísticas que hasta ahora han constituido unas de las principales razones para la escasa penetración de agentes y operadores turísticos externos. Ante la previsible llegada de inversores foráneos, de ofertas de compra de negocios, la mayor parte de los agentes turísticos locales no solo las rechazan sino que se reafirman en la idea de un negocio propio, hasta el punto de que la mayoría de ellos, o bien están iniciando nuevos negocios turísticos o están diversificando los que ya tienen. Lógicamente esto no se entiende sin tener en cuenta otros factores como el carácter complementario del turismo como actividad económica, su feminización o el ritmo lento del desarrollo de este sector, pero lo que el caso del Río San Juan, en general (y el de El Castillo, en particular), demuestra es que el aislamiento geográfico puede coadyuvar al desarrollo de un turismo de base local y generar mejores condiciones de respuesta ante la entrada de la región en los circuitos turísticos globalizados

Notas

1. Trabajo llevado a cabo en el marco de los proyectos AECID (A/8492/07-A/017024/08) "Turismo sostenible, desarrollo local y cooperación internacional: resiliencia, socioecológica y articulación transfronteriza en el río San Juan (Costa Rica-Nicaragua)" y del Plan Nacional de I+D+i (CSO2012-33044) "Retóricas de la naturaleza y turismo de base local: estrategias de sostenibilidad".
2. En 2012, "un 23% de los turistas que llegaron a Río San Juan ingresaron a territorio nicaragüense vía Los Chiles procedentes de Costa Rica" (Fundación del Río 2013: 7).
3. En el Castillo, de los 18 guías oficiales, solo cinco son mujeres.
4. San Carlos 11.543; El Castillo 5.039; Solentiname 1.601; San Miguelito 1.576; Boca de Sábalos 1.281 (Fundación del Río 2013: 22).
5. Este número incluye todo tipo de visitantes, no solo los turistas, sino los que lo hacen por motivos comerciales o administrativos, no habiéndose podido conseguir información desagregada de los que lo hacen por turismo.
6. Prácticamente la totalidad de los negocios de El Castillo relacionados con el turismo es contrario al acceso del tráfico rodado a la población. De hecho, una persona que comenzó a utilizar una pequeña motocicleta para moverse por el pueblo fue "convencido" para dejar de utilizarla.
7. Algunos plantean mejorar la iluminación nocturna de El Castillo y la fortaleza, o el aumento de la oferta de ocio con establecimientos como una discoteca o una pizzería, como formas de ampliar el tiempo de estancia y las posibilidades de negocio.
8. Testimonio de esta incertidumbre creciente es, por ejemplo, el intento de huelga realizado en 2014 por los transportistas para presionar a las autoridades ante la disminución de los usuarios de las pangas públicas entre el nuevo puente de las Tablillas y San Carlos.
9. En El Castillo, nueve familias que tienen pensado construir, o están construyendo actualmente, cabañas turísticas en sus fincas.

Bibliografía

- Abeyratne, R. I. R.
1993 "Air transport tax and its consequences on tourism", *Annals of Tourism Research*, nº 20: 450-460.
- Andereck, K. L. (y C. Vogt)
2000 "The relationship between residents' attitudes toward tourism and tourism development options", *Journal of Travel Research*, nº 39: 27-36.
- Baldacchino, Godfrey
2006 *Extreme Tourism: Lessons from the World's Cold Water Islands*. Amsterdam, Elsevier.

Britton, S.

1982 "The political economy of tourism in the Third World", *Annals of Tourism Research*, nº 93: 331-358.

Butler, R.

1980 "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", *Canadian Geographer*, nº 241: 5-12.

Chew, J.

1987 "Transport and tourism in the year 2000", *Tourism Management*, nº 82: 83-85.

Cohen, E.

2004 *Contemporary Tourism: Diversity and Change*. Amsterdam, Elsevier.

Crouch, G. (y J. Ritchie)

1999 "Tourism Competitiveness and Societal Prosperity", *Journal of Business Research*, nº 44: 137-152.

Del Cid, Amalia

2014 "El San Juan, un río de promesas", *La Prensa* 06/07/2014.

<http://www.laprensa.com.ni>

Fundación del Río

2013 *Turismo sostenible en Río San Juan, aportes de Fundación del Río. 2009-2013*. San Carlos, Fundación del Río.

INDE

2010 *Directorio de Establecimientos Industriales, Comerciales y de Servicios 2010 Río San Juan*. Managua, Instituto Nacional de Información de Desarrollo.

INTUR

2014 *Estadísticas de turismo 2014*. Managua, Instituto Nicaragüense de Turismo.

s/f *Río San Juan, conócelo... es nuestro*. Managua, Instituto Nicaragüense de Turismo.

<http://www.riosanjuan.com.ni>

Gunn, C. A.

1994 *Tourism planning basics concepts cases*. Washington, Taylor & Francis.

Gursoy, D. (y otros)

2002 "Resident attitudes: A structural modeling approach", *Annals of Tourism Research*, nº 291: 79-105.

Hall, Derek R.

1999 "Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues", *Journal of Transport Geography*, nº 7: 181-188.

Hills, T.L. (y J. Lundgren)

1977 "The impact of tourism in the Caribbean: a methodological study", *Annals of Tourism Research*, nº 4: 248-267.

Hovinen, G.

2002 "Revisiting the Destination Lifecycle Model", *Annals of Tourism Research*, nº 19 (1), 209-230.

Høyer, K. G.

2000 "Sustainable tourism or sustainable mobility? The Norwegian case", *Journal of Sustainable Tourism*, nº 82: 147-160.

Jurowski, C. (y otros)

1997 "A theoretical analysis of host community resident reactions to tourism", *Journal of Travel Research*, nº 362: 3-11.

Kaul, R. N.

1985 *Dynamics of tourism: A trilogy Vol. III Transportation and Marketing*, New Delhi, Sterling Publishers.

Khadaroo, Jameel (y Boopen Seetanah)

2007 "Transport Infrastructure and Tourism Development", *Annals of Tourism Research*, nº 34 (4): 1021-1032.

King, B. (y otros)

1993 "Social impacts of tourism: Host perceptions", *Annals of Tourism Research*, nº 20: 650-665.

Knafou, R.

1999 "Turismo e território. Por uma abordagem científica do turismo", en Adyr Rodrigues Balastreri (ed.), *Turismo e Geografia*. Sao Pablo, Huitec: 62-74.

Laing, J. H. (y G. I. Crouch)

2004 "Vacationing in space: tourism seeks 'new skies' en T. V. Singh (ed.), *New Horizons in Tourism: Strange Experiences and Stranger Practices*. Wallingford, CABI Publishing: 1 1-25.

2009 "Lone Wolves? Isolation and Solitude within the Frontier Travel Experience", *Geografiska. Annaler: Series B, Human Geography*, nº 91 (4): 325-42.

Lamb, B. (y S. Davidson)

1996 "Tourism and transportation in Ontario, Canada", en L. Harrison y W. Husbands (eds.), *Practising responsible tourism: Case studies in tourism planning, policy and development*. Chichester, Wiley: 261-276.

Lane, B.

2005 "Sustainable rural tourism strategies: a tool for development and conservation", *Interamerican Journal of Environment and Tourism*, nº 11: 12-18.

Lindberg, K. (y R. L. Johnson)

1997 "Modeling resident attitudes towards tourism", *Annals of Tourism Research*, nº 242: 402-424.

Morrison, A.

1998 "Small firm co-operative marketing in a peripheral tourism region", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, nº 105: 191-197.

Muñoz, María Dolores (y Robinson Torres Salinas)

2010 "Conectividad, apertura territorial y formación de un destino turístico de naturaleza. El caso de Aysén Patagonia chilena", *Estudios y Perspectivas en Turismo*, nº 19: 447-470.

Oh, J. Y. J. (y M. A. Schuett)

2010 "Exploring Expenditure-Based Segmentation for Rural Tourism: Overnight Stay Visitors versus Excursionists to Fee-Fishing Sites", *Journal of Travel & Tourism Marketing*, nº 27 (1): 31-50.

Ortiz Jiménez, William

2012 "Capitalismo turístico: conflictividades y tensiones de los pueblos originarios latinoamericanos en el contexto de la globalización", *Anuario Turismo y Sociedad*, nº 18: 117-130.

Page, S. J.

1994 *Transport for tourism*. London, Routledge.

1999 *Transport and tourism*. Harlow, Addison Wesley, Longman.

Perdue, R. R. (y otros)

1990 "Resident support for tourism development", *Annals of Tourism Research*, nº 17: 586-599.

Santana-Jiménez, Yolanda (y otros)

2015 "The Influence of Remoteness and Isolation in the Rural Accommodation Rental Price among Eastern and Western Destinations", *Journal of Travel Research*, nº 54 (3): 380-395.

Seaton, A. V.

1997 "Demonstration effects or relative deprivation. The counter-revolutionary pressures of tourism in Cuba", *Progress in Tourism and Hospitality Research*, nº 34: 307-320.

Sengupta, S. (y D. E. Osgood)

2003 "The Value of Remoteness: A Hedonic Estimation of Ranchette Prices", *Ecological Economics*, nº 44 (1): 91-103.

Schneider, S. (e I. Tartaruga)

2006 "Territorio y enfoque territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales", en Mabel Manzanal, Guillermo Neiman y Mario Lattuada (coords.),

Desarrollo rural. Organizaciones, instituciones y territorios. Buenos Aires, Ciccus: 71-102.

Vaughan, D. R. (y otros)

2000 "Estimating and interpreting the local economic benefits of visitor spending: An explanation", *Leisure Studies*, nº 19: 95-118.

Wearing, Stephen (y Matthew McDonald)

2002 "The Development of Community-based Tourism: Re-thinking the Relationship Between Tour Operators and Development Agents as Intermediaries in Rural and Isolated Area Communities", *Journal of Sustainable Tourism*, nº 10 (3): 191-206.

Gazeta de Antropología

